

Biuletyn Loteczki



numer 17

listopad 2000

JUBILEUSZ STANISŁAWA SKALSKIEGO

27 listopada gen. bryg. Stanisław Skalski kończy 85 lat. Jest to okazja do refleksji nad ludzkim losem, nad powinnością jednostki wobec Ojczyzny, nad zapłatą otrzymaną za tę służbę dla Kraju i Narodu.

Podczas wojny Stanisław Skalski poświęcił swej Ojczyźnie wszystko, co możliwe: swój talent, umiejętności i pracę w celu unicestwienia nieprzyjaciela.

Tylko polscy lotnicy i marynarze walczyli od pierwszego do ostatniego dnia wojny. Wśród nich był Stanisław Skalski. Spośród pilotów polskich zestrzelił najwięcej samolotów niemieckich. Walczył tak, jak przystało na Polaka – po rycersku. Polska bowiem to naród rycerski.

Jeszcze we wrześniu 1939 roku, lądując obok samolotu niemieckiego, pomagał zestrzelonym pod Toruniem rannym lotnikom wroga w szybkim dostarczeniu ich do polskiego szpitala.

Podczas "Bitwy o Wielką Brytanię", zestrzelony 5 września 1940 roku, ucieka wkrótce ze szpitala, by z nie wyleczonymi ranami, ze spaloną twarzą i obolałą nogą udać się do swego dywizjonu celem wsparcia kolegów, których coraz bardziej brakuje. Dyżuruje pod samolotem, gdyż ranna noga nie pozwoliłaby dobiec na czas do samolotu w razie alarmu z miejsca oczekiwania na lot bojowy.

Pod koniec wojny i po jej zakończeniu rezygnuje z propozycji amerykańskich i angielskich objęcia intratnych stanowisk dowódczych. Wraca do Ojczyzny, gdzie po roku, mając 35 lat, zostaje skazany na karę śmierci. Gardzi możliwością wystosowania prośby do prezydenta o ulaskawienie. Oczekując na śmierć potrafi oślawionemu Różańskiemu powiedzieć:

- Skończysz prędzej, niż ja!

Tak się rzeczywiście stało.

Zmieniono Mu wyrok na dożywocie, zaś po przemianach w 1956 roku wyszedł na wolność. Niczego nie żałuje. Nadal jedynym Jego pragnieniem jest pomyślność Rzeczypospolitej. Nie jest entuzjastą polskiego członkostwa w NATO. Jest zdecydowanym przeciwnikiem członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Przyszłość Polski widzi w bliższej współpracy z państwami leżącymi na wschód od naszej granicy, szczególnie z Ukrainą.

Nie uważa się za bohatera. Bohaterami byli według Niego tylko japońscy kamikaze, którzy dla Ojczyzny lecieli na pewną śmierć. On zaś zawsze miał szanse przeżycia.

Dziś mówi: nieważne, co było z Polską 20 lat temu, ważne jest, jaka będzie Ona za 50 lat.

W czerwcu Stanisław Skalski był wśród nas. Wielkim przeżyciem tego dnia było dla Niego nadanie imienia Bolesława Orlińskiego szkole podstawowej nr 118 na Gądowie Małym. Przemówienie Generała na tej uroczystości jest oficjalnym mottem dla uczniów tej szkoły.

Drogi Generale. Przyjmij od LOTECZKI życzenia zachowania dobrego zdrowia przez wiele lat i doczekania Polski o jakiej marzysz!

Stanisław Błasiak



KU PAMIĘCI

W pierwszych dniach listopada odwiedzamy groby rodzinne, przyjaciół i kolegów. Myśli kierujemy w stronę tych, którzy odeszli na zawsze. Wśród nich są też nasi przyjaciele z lotniczych szlaków. Tylko kilka miesięcy była w loteckowym gronie Ulka Śliwak. Odeszli od nas: Staszek Witek, Achil Rudnik, Stefan Różycki, Eugeniusz Kossowski, Stefan Szykasiuk, Mieczysław Wołak, Eugeniusz Kuźbik, Jarosław Staroszczak, Tadeusz Skalacki, Józek L. Bujak, Jurek Blitz, Franek Nazarewski, Kazik Rossa i Maciek Michałowski.

Pamiętamy też tych, którzy latali z nami i nie dożyli do czasu zorganizowania LOTECZKI: Mariana Gorzelaka, Mariana Łuszińskiego, Bola Kochanowskiego, Antosia Janickiego. Nigdy nie zapomnimy Peli Majewskiej, Stanisława Skrzydlewskiego, Sławomira Makaruka, Tadeusza Popiela, Edwarda Makuli, Maćka Majewskiego. Szczególnie boleśnie los obszedł się z tymi lotnikami, których czas wojny zesłał na obczyznę. Wielu z nich pozostało tam na zawsze. W amerykańskiej Częstochowie w stanie Pensylwania spoczywa ojciec polskiego

szybownictwa Szczepan Grzeszczyk. Z jego grobem sasiaduje mogiła konstruktora Jerzego Rudlickiego. W Toronto znalazł miejsce wiecznego spoczynku Waław Czerwiński a w Montrealu – Zbigniew Żabski. Stanisław Skarzyński jest pochowany w Holandii, Zdzisław Krasnodębski – w Toronto. Tylko nieliczni wielcy piloci znaleźli miejsce wiecznego spoczynku w ojczyźnej ziemi. Spośród nich najbliższy nam jest Bolesław Orliński, spoczywający na Cmentarzu Świętej Rodziny we Wrocławiu.

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

55 LAT AEROKLUBU WROCLAWSKIEGO

Przyjęto, że 27 listopada 1945 roku został utworzony Aeroklub Dolnośląski, (który z uwagi na powstawanie innych aeroklubów dolnośląskich w roku 1947 przyjął nazwę Aeroklub Wrocławski).

Rzeczywistość jest jednak inna. 27 listopada 1945 roku, po skończeniu Pierwszej Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej w Grunowie (obecnym Jeżowie Sudeckim), odbytej w dniach od 18 do 23 listopada 1945 roku, zapadła jedynie decyzja o **możliwości utworzenia we Wrocławiu aeroklubu**. Organizacją życia lotniczego we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku kierował od 1 stycznia 1946 roku Stanisław Szomański. Od tego dnia sprawował on funkcję kierownika Oddziału Lotnictwa Cywilnego Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu. Był pełnomocnikiem Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Od pierwszego dnia urzędowania rozpoczął starania o pozyskanie lokalu dla przyszłego aeroklubu. Znalazł pomieszczenia przy nieistniejącej już obecnie ulicy Fredry, które po remoncie mogłyby służyć do tego celu.

Zamiar utworzenia aeroklubu ogłosił w lokalnej prasie. Zebranie założycielskie odbyło się w budynku Wydziału Komunikacji przy ul. Świerczewskiego 72 jeszcze w styczniu 1946 roku. Stanisław Szomański wspomina, że spośród założycieli był jedynym latającym czynnie pilotem, obecnym na tym zebraniu. Pozostali założyciele byli członkami władz oraz tzw. przodownikami pracy. Jednym z założycieli był prof. inż. Bronisław Przewirski, naczelnik Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu, zwierzchnik Stanisława Szomańskiego. Prezsem nowoutworzonego aeroklubu został Marek Strzelecki, ówczesny dyrektor administracyjny Pafawagu, który to zakład pomagał w remoncie lokalu aeroklubowego.

Stanisław Szomański po zorganizowaniu Aeroklubu Dolnośląskiego zajął się przystosowaniem lotniska Gądów Mały (zwanym wówczas Gądawa) do stanu umożliwiającego wykonywanie lotów. Wymagało to uporządkowania pola wzlotów, zrytego wybuchami bomb oraz wyremontowania hangarów, warsztatów i budynku portu lotniczego. Ponadto z dobrym skutkiem wyszukiwał po całym Dolnym Śląsku sprzęt lotniczy, celem zasilenia aeroklubów w całej Polsce. Współtworzył inne aerokluby na Dolnym Śląsku, np. Aeroklub Jeleniogórski oraz sprawował nadzór nad szkołą szybowcową w Grunowie i nad tamtejszymi warsztatami, produkującymi szybowce.

Niech tych kilka zdań posłuży przypomnieniu prawdy o początkach organizacji lotnictwa na Dolnym Śląsku po wojnie.

Miło, że pionier tych poczynań – Stanisław Szomański jest wśród nas, lotkowiczów!

DZIĘKI CI STASIU ZA TO, CO ZROBIŁEŚ NA
DOLNYM ŚLĄSKU PRZED 55 LATY.
WSZYSCY JESTEŚMY TWOIMI
DLUŻNIKAMI.

ŻYJ Z NAMI W DOBRYM ZDROWIU JESZCZE
STO LAT!

Stanisław Błasiak

OJCIEC DOMINIK ZAPRASZA

Z okazji święta Matki Bożej Loretańskiej – Patronki Lotników serdecznie zapraszam na spotkanie w Tęczynie (50 km od Krakowa w stronę Zakopanego, jadąc przez Myślenice) od dnia 8 grudnia wieczór do dnia 10 grudnia rano oraz na uroczystą mszę świętą dnia 10 grudnia br. o godz. 12.30 (po południu) w kościele OO Kapucynów w Krakowie, ul. Loretańska 11.

O. Dominik M. Orczykowski O.F.M. Cap.

tel. 0603 582 488

fax. (015) 844 61 43 wewn. 15

ul. Klasztorna 27

37-464 Stalowa Wola

PAŹDZIERNIKOWE SPOTKANIE

BALONY

Bohaterami spotkania 10 października byli (w kolejności wystąpienia) loteczkowi baloniarze: Jurek Sabadasz, Paweł Bamberski i Zbyszek Radomski. **LOTECZKA** we Wrocławskim Klubie Balonowym jest reprezentowana wyjątkowo bogato, bowiem oprócz wymienionych działają w nim również: Włodek Żołud i Alek Ilukiewicz.

Jurek zapoznał nas z historią baloniarstwa światowego, polskiego i oczywiście wrocławskiego oraz wyjaśnił istotę tego pięknego sportu.

Podczas jednego ze swych ubiegłorocznych wystąpień we wrocławskiej telewizji powiedział on: „w ciągu najbliższego roku zostanie dokonany lot dookoła kuli ziemskiej”. Tak się rzeczywiście stało, co świadczy o doskonałym rozeznaniu przez Jurka ludzkich możliwości w tej dziedzinie sportów lotniczych.

Paweł, który jako pierwszy Polak wziął udział w wrześnieowych mistrzostwach świata na sterowcach w Austrii, przedstawił swoje wrażenia z imprezy. Zaproponował zilustrować w przyszłości przebieg tych unikalnych zawodów na taśmie video, z chwilą zainstalowania w siedzibie **LOTECZKI** odpowiedniego sprzętu.

Zbyszek podzielił się z lotkowiczami miłą wiadomością o wygraniu przez syna Piotra zawodów balonowych w Stalowej Woli, rozegranych w bardzo silnej obsadzie, z udziałem niemal wszystkich najlepszych polskich zawodników. Pisaliśmy już o tym w poprzednim biuletynie. **Raz jeszcze gratulujemy Piotrowi wspaniałego, dobrze zapracowanego sukcesu!**

REJESTRACJA KLUBU

Następnie omówiliśmy przebieg rejestracji stowarzyszenia Klub Lotników **LOTECZKA**. Jest szansa na rejestrację w listopadzie. Jeśli tak się stanie to spotkanie grudniowe będzie Walnym Zebraniem Członków. Zbyszek Materna zaproponował, aby pierwszą uchwałą tego zebrania było przyjęcie w poczet członków Klubu wszystkich obecnych na Walnym Zebraniu dotychczasowych członków **LOTECZKI**, którzy zechcą przystąpić do stowarzyszenia. W ten sposób kolejne uchwały i wybór władz odbyły się z ich czynnym prawem wyborczym.

6 października Wydział Spraw Obywatelskich Urzędu Miejskiego Miasta Wrocławia poinformował Komitet Założycielski naszego przyszłego stowarzyszenia pismem, podpisanym przez zastępcę dyrektora tego urzędu, Panią Grażynę Witorzeńć, że „...[Urząd] nie wnosi uwag do przedłożonych [przez nas] dokumentów”. I dalej: „Równocześnie informuję, że odstępuję od udziału w postępowaniu”.

Oznacza to, że rejestracja jest coraz bliżej.

MICHAŁ BISEK W LOTE CZCE

Kapituła podjęła uchwałę o przyjęciu na członka Klubu syna Adama Biska – Michała, który jest czynnym licencjonowanym pilotem samolotowym i uczniem-pilotem szybowcowym Aeroklubu Wrocławskiego. Michał urodził się we Wrocławiu 21 maja 1977 roku. Jest więc w LOTE CZCE pierwszym członkiem tak znacząco odświeżającym jej krew. Najpierw (w roku 1995) zaczął latać na szybowcach. Jego instruktorem był nie byle kto, bo sam Jurek Sabadasz. Potem na samolotach szkolił go Janek Marugi. Michał jest więc pilotem „własnego, LOTE CZKOWEGO chowu”. W krótkim czasie uzyskał licencję pilota samolotowego turystycznego. Na samolotach wylatał dotąd ponad 105 godzin. Obecnie studiuje na Politechnice Wrocławskiej, specjalizując się w zakresie ochrony środowiska. Pracuje w firmie taty – Adama, kierując oddziałem śląskim.

Michał wnosil zasadniczy wkład organizacyjny w przygotowanie poprzednich spotkań w Sali Lotników. Wyrażam nadzieję, że robiąc to nadal, będzie on bardzo pożytecznym członkiem Klubu. **Zebrani jednowymyślnie zaakceptowali kandydaturę Michała na członka LOTE CZKI.**

FRANCIS GABRESKI

W dalszej części spotkania pokazałem Kolegom 30 zdjęć od Francisza Gabreskiego, asa lotnictwa amerykańskiego z okresu II Wojny Światowej i wojny koreańskiej, przywiezionych z USA. Francis zawsze z dumą podkreśla swoje polskie pochodzenie (naprawdę nazywał się Franciszek Gabryszewski) i polskie wychowanie przez rodziców. Polskie cechy: rzetelność, uczciwość i upór w dążeniu do celu odegrały zasadniczą rolę w kształtowaniu się Jego osobowości. Dzięki nim został jednym z czołowych myśliwców we wspomnianych wojnach i dzięki nim zdołał je przeżyć.

ALBUM

Zgromadzeni mogli następnie obejrzeć sensacyjny album ze zdjęciami lotniczymi z lat 1930 – 1932, m. in. z Challenge 1932, pochodzącymi ze Lwowa, gdzie wykupił je nasz sympatyk - Marian Hołda z Oleśnicy.

JÓZEK MŁOCEK

na ostatnim spotkaniu udostępnił mi wiele ciekawych dokumentów z Jego bogatej kariery lotniczej. Wykorzystamy je w następnych biuletynach.

Stanisław Blasiak

ADRESY I TELEFONY

Malgosia Bujak, tel. do pracy: 340 69 35.
Waldemar Gross, P.O. Box 1017, Dee Why, NSW 2099, Australia, tel. 0061 2 9971 2531, fax. 0061 2 9981 2632, e-mail: waldy@netspace.net.au
Tadeusz Krzystek, tel. 0044 20 7701 9665 lub 0044 171 701 9665.
Edward Ligocki, tel. 789 43 26.
Janusz Marek, tel. 0601 96 77 90, praca: 328 28 92 i 328 28 93.
John Serafin, 802 East Missouri Ave., Apartment 240, Phoenix, AZ 85014, USA, tel. 001 602 2879781
Krystyna Sierżan, Osiedle Szkolne 9/62, 57-500 Bystrzyca, tel.: dom (074) 811 09 07, praca (074) 811 12 94.
GOBLL: ul. Sienkiewicza 110, 50-348 Wrocław, tel. 328 28 92 i 328 28 93.

FINANSE KLUBU

Wyższe wpłaty: W. Gross 100zł, Zb. Gajewski 20 zł, A. Mydlowski – 20 zł.
Stan konta na dzień 13.11.2000 – 3033 zł i 16 gr.

ZAWODY SZYBOWCOWE

Mieczysław Kozdra

(dokończenie)

Albo nastąpi opadanie i ...albo coś mnie wyniesie z tej piekielnej dziury. Dotychczas zawsze dopisywało mi szczęście.

Tylko troszeczkę, tylko troszeczkę – prosiłem los o kilka metrów wysokości. – Aby tylko przeskoczyć krawędź kamieniołomu.

Może odrzucić oszklenie kabiny i pozbyć się trochę balastu? – pomyślałem.

Przed tym krokiem powstrzymała mnie wiedza, że szybowiec straci tym samym niezbędną doskonałość.

Skazany na oczekiwanie bronilem się przed rozpatrywaniem beznadziejności położenia.

Jeżeli mam trwać, muszę się zdobyć na odwagę i nie dać się ovladnąć beznadziejności. A ona niestety materializowała się rumowiskiem skał, porzuconymi wózkami, szynami które prowadziły do nikąd. Kamienie. Same kamienie...

Na granicy wytrzymałości psychicznej ścisnąłem lewą ręką rękojeść hamulca aerodynamicznego. „Jedno szarpnięcie do tyłu i koniec koszmaru.

Patrzyłem na krawędź kamieniołomu z bezsilnym uczuciem spragnionego, którego uchwycenie z wodą powstrzymuje gruby łańcuch. Poczulem się śmiertelnie znużony.

Nie poddawać się za żadną cenę.

Ukryty przed światem czekałem na swój los...

Niewidzialny krąg po którym krążyłem nagle nieznacznie się uniósl. Z początku bardzo wolno, potem coraz szybciej, zdecydowana siła wypychała szybowiec w górę.

Nie wierzyłem własnym oczom. Kamienne zręby krateru, będące dotąd moim horyzontem spływały w dół. Znalazłem się na takiej wysokości, że mogłem już wyprostować lot i na najbliższej łące wylądować.

Jaka ulga.

Dlaczego nie krzyczałem z radości? Przecież ten moment, którego tak oczekiwałem, mógł nie nadejść.

Nie wylądowałem.

Wznosiłem się spiralą z dna kamieniołomu a on z każdą upływającą chwilą stawał się mniejszy. Pozostał na dole jak koszmarny sen.

Na wysokości 900 m. noszenie zmalało. Skierowałem szybowiec na punkt zwrotny. Leżał za kamieniołomem, na peryferiach miasta.

Odnotowałem czas oraz znak wyłożony przez komisarza sportowego i obrałem kierunek lotu na drugi punkt zwrotny. Do mety pozostało mi około 60 kilometrów.

Warunki meteorologiczne nie poprawiły się. Lot do celu nadal odbywał się na "parterowych" wysokościach. Kilka razy byłem blisko przymusowego lądowania. W ostatniej chwili udało mi się jednak nawiązać kontakt z prądami wznoszącymi.

Wreszcie przeleciałem taśmę mety. Lot trwał 4 godz. i 38 minut.

Jak tam na trasie? – Ciężko było? Gdzie reszta zawodników? – pytali nadbiegający.

Ze zdziwieniem postrzegłem, że wśród nadbiegających nie ma zawodników. – Czyżby zdążyli zahangarować sprzęt i pójść na podwieczorek? – Niemożliwe.

Jesteś pierwszy! – Gratulacje!

... No opowiadaj, - Co, zamurowało cię zwycięstwo?

Ale cię „wymaglowało” na trasie... gębę masz szarą, jak bys pracował w kamieniołomie.

Zebyście wiedzieli. – odparłem.

Usiłowałem zrekonstruować przeżyte chwile i opowiedzieć kolegom o locie. Od czego zacząć? Co opowiedzieć?

Wiecie chłopaki o czym myślę ?

??

Dlaczego właściwie latamy?

A co? Masz już dość?

Wiedziałem, że nie. Machnąłem jedynie ręką widząc, że jutro wystartuję do następnej konkurencji.

Zawody zakończyłem na miejscu medalowym. Stojąc na podium zwycięzców, zauważyłem że Staszek, mój kolega klubowy jest wyraźnie niepocieszony z powodu zajęcia czwartego miejsca. Na bankiecie w ciepłym domu zdrowym trzymał się z daleka od rozbawionego towarzystwa. Przez cały czas zawodów zajmował czołową lokatę. Latał znakomicie, z dużym talentem. Niestety w ostatniej konkurencji nie powiodło mu się. Kilka punktów straty do czołowej trójki wystarczyło by nie uplasować się na medalowym miejscu. Trudno się było dziwić jego nastrojowi, gdyż wszyscy zawodnicy zajmujący czwarte lokaty – bez względu na rangę zawodów i uprawianą dyscyplinę sportu – zawsze przeżywają uczucie niedosytu. Niby ta wysoka pozycja w zawodach powinna cieszyć każdego zawodnika, ale świadomość, że tak niewiele brakowało do medalu... ułamek sekundy, ułamek centymetra - pogłębia gorzyc porażki i skłania do smutnych refleksji.

Postanowiłem go wyrwać z gorzkich rozmyślań, tym bardziej, że miałem ku temu ważne powody.

Staszekowi – nawiasem mówiąc przystojnemu chłopakowi – przez cały czas zawodów towarzyszyła niezwyklej urody dziewczyna

Smukła jak „lanfa” brunetka o czarnych jak węgiel oczach, zapamiętała była w naszego bohatera jak w obraz. Uroda dziewczyny była ogromna, toteż całe bractwo lotnicze wodziło za nią wzrokiem, zazdroścąc Staszce tak sympatycznej asysty.

Odwołałem go na bok.

„Słuchaj stary! Co chodzisz taki przegrany? Jakbyś stracił majatek.

Popatrzył na mnie smutnym wzrokiem i z żalem odparł: Zważ tylko. – Zabrakło mi zaledwie kilku punktów do wygrania zawodów, nie mówiąc już o zajęciu premiowanego miejsca. Mogłem w ostatniej konkurencji rozpocząć dołot do mety o parę minut wcześniej. – Tak głupio przegrane zawody będę pamiętał do grobowej deski.

Oczywiście, że będziesz pamiętał do grobowej deski – utwierdziłem go przekonaniu.

Podniósł wzrok ze zdumieniem.

Chyba kpisz ze mnie?...

W żadnym wypadku!.. Mówię zupełnie poważnie. Może nie zdajesz sobie sprawy co ci wyrokuję. Masz wygrane najważniejsze zawody w życiu.

Wygrałeś partnerkę! I tylko to się liczy.

Przez tłum gości „zeglowała” do nas z czarującym uśmiechem jego dziewczyna.

Stanowili wspañiałą parę.

No Stachu – kończyłem rozmowę, gratuluje „złotego medalu”.

Dzisiaj Staszek jest szczęśliwym małżonkiem tej dziewczyny z gromadką dorosłych dzieci. Stateczny kapitan „Lotu” spiritus movens klubu lotniczego „Loteczka”, gdy tylko się spotkamy przypomina mi z błyskiem w oku ówczesną naszą rozmowę mówiąc, że tamte zawody rzeczywiście będzie pamiętał do grobowej deski.

TADZIU DOBROCIŃSKI

obchodzi 50-lecie swej działalności lotniczej Z tej okazji otrzymał piękny wpis od Janusza Zurakowskiego do książki pt. „ARROW”: „Tadeuszowi Dobrocińskiemu, pierwszemu lotnikowi w Polsce, w pięćdziesiąt rocznicę rozpoczęcia przez niego działalności lotniczej – Janusz Zurakowski, 27 VII 2000”. Wśród wielu dedykacji warto również odnotować następującą, złożoną przez Witolda Rychtera w Jego książce pt. „Skrzydlate wspomnienia”, wydanej w roku 1980 przez WKiŁ: „WPanu, Koledze Tadeuszowi Dobrocińskiemu z serdecznymi życzeniami sukcesów w Jego pracach lotniczych i z wyrazami podziwu dla dotychczasowych wyników – pozwala sobie zadedykować Witold Rychter, 1981”.

Zaznaczmy, że Tadeusz Dobrociński jest jednym z wielu loteckich laureatów „Błękitnych Skrzydeł”, które zostały Mu przyznane za 1975 rok. W Skrzydlatej Polsce nr13 (1290) z dnia 28 marca 1976 roku czytamy na stronie 4: „TADEUSZ DOBROCINSKI. Konstruktor-amator, członek Koła Twórców Lotniczych Konstrukcji Amatorskich przy Oddziale Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji we Wrocławiu – za 25-letnią popularyzatorską działalność techniczno-lotniczą w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży”.

Przy okazji: za 1975 rok odznaczenia „Błękitne Skrzydła” otrzymali również m. in. Jan Hryniewicz, Adela Dankowska, Bolesław Kochanowski, Tadeusz Łabuć i Adam Zientek.

Stanisław Błasiak

WALDEMAR GROSS

29 września zęgnąłem na wrocławskim lotnisku Strachowice Państwo Ewę i Waldka Grossów, wracających do Australii. Przed wyjazdem Waldek przekazał mi dla LOTECZKI 18 proporczyków z różnych zawodów samolotowych, w których z dobrym skutkiem brał udział. Upiększą one siedzibę Klubu. Na moją prośbę, tuż przed odlotem samolotu do Warszawy, opowiedział trochę o sobie, co niniejszym przypominam.

„Urodziłem się 13 maja 1931 roku w Będzinie podczas powrotu moich rodziców z Wiednia (gdzie zamieszkiwała rodzina ojca) do Warszawy (gdzie z kolei mieszkała rodzina mojej mamy). Był to więc z mojej strony pierwszy w życiu dowcip.

W roku 1944, pod koniec okupacji, którą spędziłem w Warszawie, wpadła mi w ręce jakaś książeczka czy broszurka, opisująca loty szybowcowe w Ustianowej w okresie

przedwojennym. Bardzo mi się to spodobało. Mając wtedy wch 13 lat, pomyślałem sobie, że chyba kiedyś będę latał.

„Wyłądownawszy”, że użyję tego lotniczego słowa, po wojnie w Jeleniej Górze wstąpiłem tam na samym początku 1946 roku do 22 lotniczej drużyny harcerek. Tam stawiałem swe pierwsze kroki lotnicze, polegające na ukończeniu teoretycznego kursu szybowcowego i ćwiczeń na chwiejnicy na szczycie Jezowa. W związku z tym była potem wielka wojna domowa. Mama nie chciała nawet słyszeć o moim lataniu. Moje marzenia musiały zostać odłożone na dłuższy czas. Przystałem kontynuować to szkolenie, z którego pamiątką jest zdjęcie, wykonane przed nie istniejącym już hangarem na szczycie Jezowa. Jestem tam z kolegami, z których wielu, np. Marian Makiewicz, już nie żyje.

Do latania wróciłem dopiero w roku 1953, po uzyskaniu dyplomu inżynierskiego w Gdańsku, gdzie studiowałem na wydziale budowy okrętów w latach od 1949 do 1955. Szkolenie praktyczne przechodziłem w ramach LPZ w szkole szybowcowej w Lęborku na szybowcach jednomiejscowych. Następnie szkoliłem się w Gdańsku, w Lisich Kątach i na Żarze, gdzie zrobiłem warunki do srebrnej odznaki szybowcowej: 5 godzin i przewyższenie 1000 metrów. Po kilku latach pracy w Gdańsku zaproponowano mi objęcie stanowiska kierownika wyczynowej szkoły szybowcowej w Jezowie Sudeckim. W związku z tym postanowiłem sobie wziąć urlop w wyuczonym zawodzie. Przez 4 lata, od 1959 do 1963 roku pracowałem w Jezowie. Choć były tam najrozmaitsze problemy, okres ten wspominam jako najprzyjemniejszy w życiu. Sporo tam latałem, zdobywając wszystkie warunki do diamentowej odznaki szybowcowej. Pobitem też krajowe rekordy wysokości absolutnej i przewyższenia na szybowcu dwumiejscowym. Mając jeszcze prawie 2 m/s wznoszenia na wysokości prawie 10000 metrów musiałem schodzić w dół, ponieważ zamarzyły przewody butli tlenowej. Nastąpiło zablokowanie dopływu tlenu. Zwijając się z bólu zniżałem się ze skurczami ciała stromym lotem nurkowym z wykorzystaniem hamulców, dzięki czemu udało mi się uratować. Oczywiście, gdy osiągnąłem poziom lotu, na którym była już dodatnia temperatura otoczenia, tlen został odblokowany i mogłem z niego korzystać.

W roku 1963 wróciłem do swego zawodu i do Gdańska, skąd po roku przeniesiono mnie służbowo do Wrocławia. Mieszkałem tu do roku 1980. Nie mając zbyt wiele czasu na latanie szybowcowe (z uwagi na pracę zawodową) postanowiłem więcej latać na samolotach. Latanie samolotowe nie jest tak czasochłonne, jak szybownictwo, łatwiej je zorganizować. Startowałem w wielu zawodach, wygrałem bodaj dwa razy rajdy dziennikarzy i pilotów (w tym ostatni, trzynasty), mistrzostwa Polski i mistrzostwa Dolnego Śląska.

W grudniu 1980 roku udałem się z rodziną na emigrację do Australii. Praktycznie od tego czasu przestałem latać. Życie na emigracji nie jest łatwe, szczególnie na początku. Wyjeżdżając z kraju miałem nadzieję, że w swej specjalności znajdę pracę w jednej z wielu australijskich stoczni. Jak się wkrótce okazało, było to wielkim złudzeniem. Na dodatek trafiliśmy na początek wielkiej depresji ekonomicznej na antypodach. Zwalniano tam wielu pracowników, zamykano stocznie. Poza krótką, kilkutygodniową pracę przy projektowaniu promów pasażerskich dla Sydney nie miałem szans na zatrudnienie w swoim zawodzie. Szukając środków do życia poza swoim zawodem znalazłem pracę jako inżynier mechanik w telekomunikacji na wydziale zajmującym się dostawami, zamówieniami, przystosowaniem, przebudową, adaptacją, eksploatacją, remontami i pozbywaniem się zużytych już pojazdów mechanicznych i maszyn ciężkich.

Z czasem życie ułożyło nam się całkiem nieźle. Syn skończył studia prawnicze. Obecnie posiada on kancelarie w Melbourne i w Sydney. Zona ma własną klinikę, w której prowadzeniu jej pomagam.

Co kilka lat bywamy w Polsce. Widzimy gwałtowny rozwój kraju, cieszymy się z tych pozytywnych zmian. Najbardziej mile są zmiany w ludziach, którzy są znacznie bardziej otwarci, niż dawniej. Na ich twarzach częściej gości uśmiech. Zapewne wielu ludzi ma na ten temat odmienne zdanie, ale my te korzystne zmiany naprawdę obserwujemy.

Dla mnie zaś przemiłą niespodzianką jest możliwość spotkania się z koleżankami i kolegami z LOTECZKI. To rzeczywiście coś niespotykanego w świecie lotniczym, tym większa moja radość. Mam nadzieję, że poprzez „Biuletyn Loteczki” żyjąc tak daleko od Wrocławia będę razem z Wami. Pozdrawiam Was wszystkich serdecznie!”

Dodam, że z Waldkiem jestem w stałym kontakcie poprzez e-mail. Dzięki temu czuję Jego radość z ostatniego spotkania w Klubie i przywiązanie do nas.

Waldku, pozdrawiam Cię serdecznie od całego grona lotkowiczów!

Stanisław Błasiak

ADRES KORESPONDENCYJNY

Zbigniew Gajewski
ul. Wejherowska 5/4
54-239 WROCLAW
tel.: (071) 350 72 20

KLUB LOTNIKÓW „LOTECZKA”



Numer zredagowali: Stanisław Błasiak, Witold Kęsoń, Wojciech Sankowski.